

NELLA CAUSA ARBITRALE

TRA

LA SOCIETÀ VITALI, CHARLES, PICARD & C.^{ia}

E

L'AMMINISTRAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI

OSSERVAZIONI DELLA SOCIETÀ
IN OCCASIONE DELLA PERIZIA GIUDIZIALE

ROMA

TIPOGRAFIA FRATELLI PALLOTTA

Via dell'Unità N. 86

1876



AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA
DI TORINO
BIBLIOTECA

MV. - a - 967

NELLA CAUSA ARBITRALE

TRA

LA SOCIETÀ VITALI, CHARLES, PICARD & C.^{ia}

E

L'AMMINISTRAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI

OSSERVAZIONI DELLA SOCIETÀ

IN OCCASIONE DELLA PERIZIA GIUDIZIALE

ROMA

TIPOGRAFIA FRATELLI PALLOTTA

Via dell'Umiltà N. 86

1876



LIBRARY OF THE
PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
SOCIETA' ITALIANA DI SCIENZE LETTERE E ARTI
FARMACIA DELLA PROVINCIA DI TORINO

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Ai Signori Ingegneri

Cav. GIUSEPPE LANINO - Cav. GIULIO MARCHESI
e Comm. GIOVANNI MORANDINI

INCARICATI

DELLA PERIZIA GIUDIZIALE

NELLA CAUSA

tra

La Società Vitali, Charles, Picard e Compagnia

ed

Il Ministero dei Lavori Pubblici.

OSSERVAZIONI DELLA SOCIETÀ

Giusta la riserva presa nella conferenza delli 14 Settembre corrente anno, introduttiva alla Visita per la perizia Giudiziale; e conformemente al comune rito sempre osservato nel caso, l'Impresa Vitali, Charles, Picard e Compagni ha l'onore di rassegnare ai Signori Periti il riassunto, o più esattamente il ristretto delle osservazioni,

che nel corso della predetta Visita essa aveva occasione di mettere innanzi, quando a giustificazione delle proprie domande, e quando a confutazione delle avversarie pretese.

Nelle precedenze del Giudizio, l'Impresa aveva stimato, che a fondamento delle proprie deduzioni, fosse opportuno, il ricercare anzitutto la vera natura del contratto intervenuto a mezzo della Convenzione 20 Giugno - 30 Agosto 1868; e quindi il precisare i limiti dei diritti e degli obblighi rispettivi che da questa derivavano ai contraenti; ma in oggi ogni disquisizione al riguardo si farebbe, non solamente oziosa, ma per dippiù temeraria, dopochè hanno sovranamente statuito al riguardo gli Illustri Signori Arbitri, con la loro Sentenza delli 22 Giugno 1875; e l'Eccellentissima Corte di Appello di Roma, con l'altra Sentenza delli 15 Aprile andante anno.

Riassunto delle Sentenze.

Codeste Sentenze, accogliendo nella quasi total parte quelle che erano state in proposito le conclusioni dell'Impresa, hanno stabilito e confermato:

1.° Che la Convenzione 20 Giugno 1868, colle annessive modificazioni ed aggiunte del 30 Agosto stesso anno, contiene un contratto aversionale a prezzo fisso (*à forfait*) per l'esecuzione delle opere occorrenti, sia al compimento delle linee Calabro-Sicule, già allora in esercizio; sia al proseguimento dei lavori, che ancora abbisognavano per ultimare i primi 640 Chilometri di dette Linee, secondo i progetti che erano stati approvati dal Ministero,

ed in conformità del Capitolato speciale della stessa data (1).

(1) « I.° Che la Convenzione 20 Giugno 1868 colle annesse modificazioni ed aggiunte del 30 Agosto, approvate colla Legge 31 Agosto stesso anno (N. 4587), non contiene una illimitata surrogazione della Società Vitali, Charles, Picard e Compagnia alla Società Vittorio Emanuele per l'adempimento degli obblighi che la seconda aveva assunto verso il Governo, come concessionaria delle Strade ferrate Calabro-Sicule; ma contiene invece un Contratto aversionale a prezzo fisso (*à forfait*) per la esecuzione delle opere definitive che rimanevano a farsi secondo i progetti che erano stati approvati dal Ministero per il compimento delle tre linee già allora in esercizio, da Palermo a Termini, da Messina a Catania e da Reggio a Lazzaro, e per il proseguimento con tutta la regolarità ed attività necessaria dei lavori che ancora occorrevano per ultimare le Sezioni da Taranto a Cariati, da Lazzaro al fiume Assi, da Catania a Siracusa, da Catania a Leonforte e da Termini a Lercara in conformità del Capitolato speciale della stessa data oltre quanto riguardava l'esercizio di dette Linee e sezioni di linee del quale non si tratta nel presente giudizio. »

« Che conseguentemente non si trovano comprese in tale Convenzione e nel prezzo ivi stabilito a favore della Società Vitali, Charles, Picard e Compagnia nè le opere di compimento fatte o da farsi nelle linee da Palermo a Termini, da Messina a Catania e da Reggio a Lazzaro che non fossero comprese nei relativi progetti già approvati dal Ministero, ovvero in alcuna disposizione della Convenzione o del Capitolato speciale anzidetti; nè le opere fatte e da farsi nelle altre linee o sezioni che non fossero necessarie per compiere ed ultimare dette linee o sezioni, conformemente ai progetti di massima e definitivi approvati dal Ministero o alle varianti proposte dalla Società medesima approvate pure

2.° Che la Società Vitali, Charles, Picard e C. è solamente responsabile per le opere eseguite da essa, e per il fatto suo proprio; e che la responsabilità della medesima per la buona condotta, riuscita e conservazione dei lavori e dei materiali accennata all'art. 18 del Capitolato speciale 20 Giugno 1868 deve ritenersi limitata ai lavori eseguiti, e ai materiali somministrati da essa Società (1).

« dal Ministero, nè si trovassero comprese in alcuna speciale disposizione della Convenzione o Capitolato medesimi. » *Sentenza Arbitrale.*

(1) « II.° Che la Società Vitali, Charles, Picard e Compagnia è solamente responsabile per le opere eseguite da essa, e per il fatto suo proprio. »

« Conseguentemente non è responsabile per le opere eseguite anteriormente al suo contratto 20 Giugno 1868 da altre Società, e così, nemmeno di quelle che sono state eseguite dalla precedente Società denominata Vitali, Picard, Charles e C. diversa dalla Società Vitali, Charles, Picard, e C. costituita quest'ultima in Parigi nell'anno 1867 come dagli atti 26, 29 Giugno, e 2 Luglio detto anno menzionati nel proemio della detta Convenzione 20 Giugno 1868. »

« Conseguentemente ancora la responsabilità della Società Vitali, Charles, Picard e C. per la buona condotta, riuscita e conservazione dei lavori e dei materiali, della quale è fatto cenno nell'artic. 18 del Capitolato speciale 20 Giugno 1868, deve ritenersi limitata ai lavori eseguiti, e ai materiali somministrati da essa Società, e questa deve essere rimborsata dal Governo delle spese delle opere eseguite in eccedenza ai detti suoi obblighi, e non può essere addebitata di quelle che possono ancora occorrere in eccedenza pure di tali obblighi »

Sentenza Arbitrale.

3° Che abbiano a stare a carico della Società le spese fatte e da farsi per la costruzione o compimento dei ponti definitivi in muratura, od in ferro battuto, od in lamiera con sostegni di ghisa o ferro fuso, in sostituzione dei sette ponti provvisori dalle Sentenze indicati; ma che queste spese debbono però essere valutate e tenute nei limiti del necessario, osservate sempre le migliori regole dell'arte e le relative prescrizioni di cui è cenno nell'Articolo 8 del Capitolato speciale 20 Giugno 1868 (1).

4° Che l'obbligo di detta Società per la larghezza a doppia via dei ponti di una luce superiore ai dieci metri, debba applicarsi tassativamente a tutti quei ponti per i quali la parte riservata al secondo binario possa essere utilizzata per il passaggio di una strada provinciale o comunale, che alla data della Convenzione già esistesse o

(1) « III Che l'obbligo della Società Vitali, Charles, Picard e Comp, « per la sostituzione dei ponti definitivi ai ponti provvisori in legno di « cui nell'art. 8 della Convenzione 20 Giugno 1868 comprende eziandio i « ponti provvisori costrutti sulle precisa traccia dell'asse stradale; . . .

« Conseguentemente essere a carico della Società le spese fatte e da « farsi per la costruzione o compimento dei ponti definitivi in muratura « od in ferro battuto od in lamiera con sostegni in ghisa o ferro fuso « in sostituzione dei sette ponti provvisori costrutti sui torrenti Taro, « Patimisco, Bradano, Basento, Cavone, Agri e Sinno, nei limiti però del « necessario, osservate sempre le migliori regole dell'arte e le relative « prescrizioni contenute nel Capitolato d'oneri di cui è cenno nell'artico- « lo 8 del Capitolato speciale 20 Giugno 1868. » *Sentenza Arbitrale.*

fosse in corso di costruzione, o il cui progetto già fosse approvato e stanziati i fondi per la sua esecuzione; (1) e che quest'obbligo non comprenda in verun caso l'onere della provvista e del collocamento di una seconda travata metallica sulla parte dei detti ponti riservata al secondo binario (2).

(1) Ibid « E l' altro obbligo di detta Società per la larghezza
« a doppia via dei ponti di luce superiore ai dieci metri, di cui nell' ar-
« ticolo 4 del Capitolato speciale 20 Giugno 1868 : deve appli-
« carsi tassativamente a tutti i ponti di una luce superiore ai dieci metri
« per i quali la parte riservata al secondo binario possa essere utilizza-
« ta per il passaggio di una strada provinciale o comunale, che alla da-
« ta dell'anzidetta Convenzione già esistesse o fosse in corso di costruzio-
« ne, o il cui progetto già fosse approvato e stanziati i fondi per la sua
« esecuzione ».

« ,
Conseguentemente « Essere parimenti a carico della Società le spese
« fatte e da farsi, nei limiti pure del necessario, per dare la larghezza
« necessaria per il collocamento di un secondo binario . . . , a tutti e
« soli quei ponti di una luce superiore ai metri dieci, per i quali la parte
« riservata al secondo binario potesse essere utilizzata per il passaggio
« di una strada provinciale o comunale, che al tempo della Convenzione
« 20 giugno 1868 già esistesse o si trovasse in corso di costruzione, ov-
« vero già fosse approvato il progetto e stanziati i fondi per la sua ese-
« cuzione. »

(2) « III. Fa diritto, per quanto è di ragione, all'appello per inci-
« dente della Società Vitali, Charles, Picard e C. e per lo effetto modifi-
« cando il capo terzo dell'appellata sentenza, nella sola parte relativa ai

La prima delle sopradette sentenze commetteva quindi ai Signori Periti, perchè colla scorta dei criterii da essa somministrati, ed in conformità alle massime in essa proclamate, i medesimi avessero a riconoscere, a determinare per quali somme, e a riferire: — quali delle opere, spese o danni, di cui nelle domande rispettivamente proposte dalle Parti, avessero a derivarsi da insufficienze o da eccessi di progetti approvati dal Governo, e ciò colle distinzioni nella Sentenza ricordate; — quali potessero ritenersi comprese o non comprese negli obblighi della Società, definiti e limitati come sopra; — quali fossero da attribuirsi a fatto o colpa della Società, o piuttosto ad estranee e speciali cause, designate talune dagli Arbitri, e delle altre affidatene la ricerca e l'indicazione alle indagini ed al giudizio dei Periti; — e quali finalmente delle spese fatte e da farsi per i ponti a doppia via e per i ponti definitivi, dovessero far carico alla Società. (1)

□ « ponti di luce superiore ai dieci metri, di cui nell'art. 4. del Capitolato speciale venti giugno mille ottocento sessantotto, dichiara invece che « l'obbligo imposto alla detta Società non comprenda in verun caso l'obbligo della provvista e del collocamento di una seconda travata metallica sulla parte dei detti ponti riservata al secondo binario. » *Sentenza Corte d'Appello.*

(1) « IV. Sulle basi stabilite nei Capi precedenti doversi anzitutto e prima di pronunciare sulle altre domande delle Parti, mandare come si

E la sentenza della Corte di Appello, ordinando inoltre ai Periti di verificare, se quando ne veniva eseguita la ricognizione dalla Commissione Governativa, i 640 Chi-

« manda a tre Periti che si eleggono nelle persone . . . , di riconoscere e riferire :

« A. — Quali opere, spese o danni di cui nelle domande proposte
« rispettivamente dalle Parti, e per quali somme possono essere attribuiti
« a difetti od eccessi dei progetti approvati dal Governo e delle sue prescrizioni, distinguendo le approvazioni e le prescrizioni anteriori al
« primo settembre 1868 dalle posteriori, e riguardo alle posteriori distinguendo i progetti e le varianti proposti dalla stessa Società Vitali,
« Charles, Picard e C. da quelli provenienti direttamente dal Governo, e
« facendo pure distinzione tra le prescrizioni fatte dal Governo come
« condizione delle approvazioni delle varianti richieste dalla Società e le
« altre prescrizioni provenienti direttamente dal Governo stesso ».

« B. — Quali opere, spese o danni di cui pure nelle domande rispettive delle Parti e per quali somme possano ritenersi comprese o
« non comprese negli obblighi della Società Vitali, Charles, Picard e C,
« definiti e limitati come sopra »,

« C. — Quali opere, spese o danni di cui sempre nelle domande rispettive delle Parti e per quali somme si debbano attribuire a fatto o colpa della detta Società, o piuttosto alle piene dei fiumi e torrenti, oppure pure alle acque del mare o alla instabilità del suolo o ad avvallamenti
« di terreno, o ad altre cause speciali da indicarsi dai Periti, e finalmente
« se a cause *miste* e con quali proporzioni e prevalenze ».

« D. — Quali spese fatte e da farsi debbano essere a carico della Società Vitali, Charles, Picard e C. per i ponti a doppia via e per la
« costruzione o compimento dei ponti definitivi ». *Sent. Arbitrale.*

lometri di strada , dei quali si tratta , potevano dirsi in istato di definitiva collaudazione, non ammise — come dal Ministero si pretendeva — che codesta verificaione avesse a prendere regola , anche dal Capitolato d' oneri delli 9 Luglio 1863 , e dalle disposizioni della Legge 20 Marzo 1865 sulle Opere Pubbliche ; ma ha dichiarato e prescritto, che siccome gli obblighi della Società Vitali, Charles, Picard e Comp., si trovavano circoscritti nei precisi termini dell'Articolo 4 della Convenzione 20 Giugno — 30 Agosto 1868 , e dell'annesso Capitolato ; in questi stessi termini precisamente dovessero i Periti restringere il loro esame (1).

(1) « Considerando che decise le questioni di massima intorno ai
« principali capi delle controversie tra le Parti, sempre più evidente si
« manifesta il bisogno di una perizia giudiziale per poter illuminatamente
« provvedere intorno alle domande che formano il soggetto della causa.
« La quale perizia , così come fu disposta dagli Arbitri, è intesa preci-
« pamente a riconoscere la posizione dei fatti nei termini della inter-
« pretazione data alla Convenzione venti giugno 1868. — Però il Ministero,
« col numero 6 della sua *Comparsa Conclusionale Aggiunta*, subordina-
« mente sostiene essere necessario, per dedurne utili conseguenze nell'in-
« teresse dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici, ordinare ai Periti di
« riconoscere e verificare, a base dei Verbali di ricognizione ed Appendici
« ai medesimi, sei 640 chilometri delle ferrovie Calabro-Sicule con le sole
« spese e lavori eseguiti dalla Società Vitali, Charles, Picard e C. pote-
« vano dirsi allora , quando ne fu completata la ricognizione, ai dodici e
« sedici giugno 1874, in istato di definitiva collaudazione, ovvero per com-

Presentazione delle
domande dell'Impresa.

Sulle tracce della classificazione stabilita al Capo IV della Sentenza Arbitrale, l'Impresa ha riprodotte in appo-

« piersi ed ultimarsi nei precisi termini dell'articolo 4° della Convenzione
« 20 giugno--30 agosto 1868, del Capitolato di Oneri e del Capitolato spe-
« ciale, e delle disposizioni della Legge 20 marzo 1865 sulle Opere Pub-
« bliche, fossero necessarie le opere ed i lavori prescritti, con quei Ver-
« bali ed Appendici, dalla Commissione Governativa ».

« Considerando che trattandosi di appuramento di fatti la Corte
« crede utile che i Periti esaminano appunto queste deduzioni del Mini-
« stero, le quali possono spandere molta luce sulle risoluzioni degli Ar-
« bitri. — Se non che, per le cose esposte nel ragionamento della presente
« Sentenza, circoscritti in ordine ai lavori della detta Società Vitali, Charles,
« Picard e C. i di costei obblighi nei precisi termini dell'articolo 4 della
« Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868 e dell'annessovi Capitolato, è
« conseguenza che in questi termini precisamente debbano i Periti restrin-
« gere il loro esame . . .

« II. Accoglie per quanto è di ragione, l' appello principale ; e per lo ef-
« fetto ordina che i Periti nominati colla Sentenza Arbitrale verificchino
« altresì, a base dei Verbali di ricognizione ed Appendici ai medesimi, se
« i seicentoquaranta chilometri delle ferrovie Calabro-Sicule con le sole o-
« pere e lavori eseguiti dalla Società Vitali, Charles, Picard e Compagni
« potevano dirsi allora, quando ne fu completata la ricognizione, ai dodici
« e sedici Giugno milleottocentosettantaquattro, in istato di definitiva
« collaudazione, ovvero per compiersi ed ultimarsi nei precisi termini
« della Convenzione venti giugno-trenta agosto milleottocentosessantotto,
« e del Capitolato annesso alla Convenzione medesima, fossero necessarie
« le opere ed i lavori prescritti, con i menzionati Verbali di ricognizione
« ed Appendici agli stessi, dalla Commissione Governativa : »

« Nel dippiù rigetta lo appello principale. » *Sent. Corte Appello.*

sito quadro, ed all' aprirsi della Visita, presenta e ai Signori Periti le proprie domande; distribuendo le medesime fra le quattro categorie da quella Sentenza stabilite; ed indicando per ognuna di esse, i motivi, l'ammontare e gli opportuni riferimenti: ed in questa riproduzione l'Impresa ha potuto, in perfetto accordo colle intervenute Sentenze, mantenere tutte indistintamente le domande da lei proposte fino dall' esordire del Giudizio; essendochè non solamente veruna delle medesime incontrasse ostacolo alla propria ammissione in genere, nei principii proclamati tanto dalla Sentenza Arbitrale, quanto da quella della Corte d'Appello; ma quest'ultima avendo statuito che gli obblighi dell'Impresa dovevano intendersi circoscritti, in ordine ai lavori, nei precisi termini dell'art. 4 della Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868, e dell' annessovi Capitolo, ha con ciò solennemente sanzionato quello, che è stato sempre il concetto e il fondamento delle istanze e delle difese dell'Impresa stessa.

Piuttosto era ragionevole l'attendersi a che, in ossequio alle predette sentenze, il Ministero avesse, accedendo alla Visita per la Perizia giudiziale, messe in disparte non poche delle domande sue, che oramai si ritrovavano irremissibilmente condannate; ma fosse effetto di una semplice inavvertenza, o fosse proposito ispirato da una sua segreta ed accarezzata aspirazione; certo è, che Egli non una eliminò delle proprie pretese: non quella pure della seconda travata sui ponti a doppia via, che la Corte di

Riproduzione delle
pretese del Governo.

Appello aveva non solamente definitivamente respinta; ma rispetto alla quale il Medesimo era stato condannato a restituire all' Impresa il relativo importo, indebitamente ritenuto.

Noi non vogliamo farci giudici nè di questa inattesa insistenza del Ministero; nè dell'inutile studio, che durante la visita, è stato costantemente posto da'suoi agenti nel dissimulare le avvenute Sentenze; per cui così nell'affacciare le proprie istanze, che nel rispondere alle deduzioni avversarie, i medesimi si sono di regola compiuti di farsi comodo dell'antica loro fallace interpretazione della Convenzione 20 giugno-30 agosto 1868; la quale se si aveva potuto tentare di fare accogliere nelle percorse fasi del giudizio; non era più lecito l' accamparle dopo che le predette Sentenze l' avevano ripetutamente ed esplicitamente riprovata.

L' accennato contegno degli agenti del Ministero è stato cagione, che da parte dell' Impresa siasi dovuto, nel corso della visita e più spesso che essa non avrebbe desiderato, ricordare: come le sopradette Sentenze fossero ormai divenute una legge per tutti; e quali in dipendenza di esse avessero perciò a ritenersi la competenza, ed i veri e legittimi termini degli incarichi affidati ai Periti; e coll'esempio suo confermando il rispetto da lei professato ai giudicati intervenuti, non solamente l' Impresa si è astenuta scrupolosamente dal ritentare quelle delle sue primitive difese, che questi avevano respinte;

ma dal disposto dei medesimi ha ricavato e ricava il più vigoroso argomento a sostegno delle proprie domande, e a confutazione delle contrarie pretese.

Il testo fermo, chiaro e preciso di dette Sentenze; il senno e l'esperienza dei Signori Periti; la diligente e considerata ispezione cui Essi hanno proceduto; e finalmente il carattere aperto e spiccato degli oggetti e dei fatti, che i Medesimi hanno potuto personalmente conoscere, e col loro acuto discernimento liberamente apprezzare; come ci hanno resi sobrii di osservazioni durante la visita, ci faranno brevi e discreti nel riassumerle: riferendoci per ogni maggiore schiarimento o sviluppo che potesse abbisognare, alle nostre precedenti scritture e ai documenti che sono prodotti in giudizio, e che a tale effetto qui si richiamano e si raccomandano alla cortese attenzione dei Signori Periti. (1)

Riferimento alle
Scritture ed ai documenti
in precedenza
prodotti.

(1) 1 — Réclamations adressées au Gouvernement par la Société constructrice, ec. ec. Rome le 29 Juin 1874.

2 — Parere dell'Ingegnere Borgnini, Firenze, 28 Maggio 1872.

3 — Osservazioni tecniche e commenti ec. ec. Roma 14 Ottobre 1874.

4 — Quadro comparativo fra:

1° Il prezzo del *forfait* stabilito nella Convenzione 20 giugno 1868.

2° Le Situazioni del Governo e dell'Impresa.

3° Le somme effettivamente fin' ora ricevute dall'Impresa.

4° L'ammontare dei reclami dell'Impresa pei lavori eseguiti.

Linea Taranto-Cariati.

Venendo ai particolari della Visita, e dando alle nostre Osservazioni quel medesimo ordine, che nell'effettuazione di quella veniva seguito; si presenta per la prima la linea Taranto-Cariati: la quale già molto innanzi nella sua costruzione al momento della Convenzione 20 giugno-30 agosto 1868, veniva portata a compimento dall'Impresa.

Pretese del Governo.

Molte sono le pretese del Ministero rispetto a questa linea; e prescindendo da quelle cui, in occasione della visita di Collaudo, l'Impresa si è dichiarata disposta ad ottemperare (1); le altre si possono riassumere: — nella sostituzione di ponti definitivi ai sette ponti provvisori sul Taro, sul Patimisco, sul Bradano, sul Basento, sul Cavone, sull'Agri e sul Sinno; — in

5 — Brevi note in risposta alle considerazioni degli Egregi Signori Avvocati Pica e Chiaves delli 25 Novembre 1874. — Roma 6 Gennaio 1875.

6 — Appendice in risposta agli appunti del Sig. Ispettore Correnti delli 5 Aprile 1875 — Roma 30 Aprile 1875.

7 — Osservazioni 4 Settembre. — 17 Ottobre. — 3 Novembre 1873, 9 e 30 Gennaio, — 3 e 13 Febbrajo 1874, dell'Ingegnere Petit, allegati ai Verbali della Commissione Governativa di Collaudo.

8 — Commentario delle sentenze, Arbitrale delli 22 Giugno 1875, e della Corte di Appello del 15 Aprile 1876 — Taranto 14 Settembre 1876.

9 — Documenti registrati nell'Elenco generale delli 15 Maggio 1875.

(1) Osservazioni Tecniche e Commenti pag. 46.

lavori, che in precedenza della visita di Collaudo, furono fatti eseguire direttamente dal Ministero, senza l'intervento od il controllo dell'Impresa; — nella rinnovazione dei tavolati sulle travate metalliche dei ponti; — in ricarichi di ghiaja alla massicciata; — nel ripristinamento di alcune tratte di siepi lungo la linea; — finalmente nello stabilimento di una condotta d'acqua alla stazione di Torremare.

Per quanto si riferisce alla sostituzione di ponti definitivi ai sette ponti provvisorii suaccennati, l'Impresa s'inchina al disposto dalle Sentenze relativamente ai medesimi; ma accettando il carico che perciò le deriva, nel senso e nella misura di quelle; non crede di dover sottostare al maggiore aggravio, che sarebbe la conseguenza del modo col quale una tale sostituzione, per taluni casi è già stata operata, per altri si sta attuando.

È lungi dal nostro intento il muovere appunto agli intendimenti ed alla capacità di quanti hanno provveduto e provvedono alla redazione dei progetti ed al esegui-mento dei lavori per l'erezione dei nuovi ponti; ma noi facciamo appello alla soda scienza ed alla consumata pratica dei Signori Periti, perchè essi vogliono considerare e decidere, se le spese fatte o da farsi per la costruzione o il compimento dei sopradetti ponti sieno state mantenute, e sieno per contenersi *nei limiti del necessario*, come le Sentenze lo prescrivono; o se piuttosto i relativi pro-

Ponti definitivi in sostituzione dei provvisorii.

getti sieno stati immaginati con un' eccessiva ridondanza di concetto ; e i conseguenti lavori eseguiti con tali una scelta di materiali ed una finitezza di magistero, sicchè se ne potesse singolarmente avvantaggiare la nomèa di coloro che vi si sarebbero adoperati ; ma ne risultasse, senza necessità, grandemente esagerato il dispendio. —

Per le stesse ammissioni che i Signori Periti hanno potuto nella visita raccogliere dagli Agenti del Governo, è positivo intanto, che l' effettiva spesa per quelli dei suddetti ponti che a quest' ora sono già ultimati, supera notevolmente quella generosamente presagita dalla Commissione di Collaudo ; e i fenomenali lavori in corso al Patimisco, e le colossali disposizioni per le fondazioni del ponte sul Bradano, possono lasciar presagire le enormi maggiori spese che saranno per risultare dalle liquidazioni dei lavori non per anco ultimati.

Mentre le sentenze suggerivano sia le murature, sia i sostegni in ghisa o in ferro battuto, in sostutuzione delle stillate in legno dei ponti provvisorii ; il Ministero ha preferito di attenersi di regola alle murature, con abbondante sfoggio di pietra piccata nelle fondazioni (!) e nei piedritti ; quantunque l' esempio felicemente somministrato dal grandioso ponte sul Crati, potesse raccomandare di preferenza, il sistema egualmente sicuro e meno dispendioso, delle stillate in ghisa ; e quando sul Agri si volle concederne un' applicazione, si procurò tuttavia di aumentarne la spesa, coll' aggiunta, senza necessità, in ognuna

delle stillate del ponte di due colonne, a quelle che erano indicate nel progetto della Commissione di Collaudo.

Di questa deviazione, che nell'eseguimento dei lavori, il Ministero si è permessa dai progetti e dalle prescrizioni della Commissione di Collaudo, ci occorrerà di trattare più di proposito nel progresso di questa Scrittura: limitandoci per ora a notare il fatto; noi ci permettiamo intanto in ordine a tutti i sopradetti ponti di osservare:— che non si può ritenere come oziosa e vana, la clausola riferita dalle sentenze, giusta la quale, osservate sempre le migliori regole dell'arte „ e le relative prescrizioni „ del Capitolato, le spese per i ponti definitivi dovevano „ essere tenute *nei limiti del necessario* „; che questa disposizione non solamente era consentanea all'indole della Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868, ed ai principii che la informano; ma era dall'equità dettata a frenare la smodata facoltà che il Ministero, forse usando troppo largamente delle disposizioni concilianti dell'Impresa, si era fatta coll'Appendice alla Convenzione 10 Marzo 1873, di ripetere dall'Impresa, non la sola spesa presagita dalla Commissione di Collaudo per le opere che essa avrebbe prescritte; ma quel dippiù che dall'attuazione delle medesime sarebbe venuto in effetto a risultare; — che l'autorità delle Sentenze ed il rispetto agli eterni ed imprescrittibili principii del giusto e dell'onesto esigono egualmente, che la prementovata limitazione non rimanga senza efficacia: epperchè l'Impresa rassegnandosi

all'onere impostole dei ponti definitivi, fa rispettosa e formale istanza ai Signori Periti, perchè relativamente alle spese per i medesimi, corette le esagerazioni prime della Commissione di Collaudo, e le maggiori degli esecutori delle opere, vogliano determinare le dette spese *nei limiti del medesimo*.

Siepi.

Per non ripetere inutilmente il già detto in altro luogo, noi ci riferiamo, per ciò che riguarda agli altri gruppi delle pretese del Ministero, relative a questa Linea, a quanto si trova scritto da pagina 48 a pag. 51 delle nostre Osservazioni e Commenti delli 14 Ottobre 1874: aggiungendo rispetto alle siepi, che il prospero e vigoroso stato dei ragguardevoli e saltuarii tratti che si osservano delle medesime, fra gli opposti termini di detta Linea, attestano anche al di d'oggi l'avvenuto regolare piantamento di esse; e che senza ragione si pretende di tenere risponsabile l'Impresa delle lacune e dei deperimenti che si verificano in quelle, dopo che la manutenzione della Linea, per tutto quanto appartiene all'esercizio ed alla custodia della strada, è stata sottratta dall'azione della medesima fino dall'esordire dell'anno 1872.

Domande dell'Impresa.

Le domande poste innanzi dall'Impresa relativamente a questa linea, si riferiscono essenzialmente a riparazioni e ricostruzioni di opere, che essendo state eseguite antecedentemente alla Convenzione delli 20 giugno-30 agosto 1868; venivano, quali in parte devastate, quali completamente atterrate e travolte, dalle piene avvenute

posteriormente alla data di quella Convenzione. — È al disopra di ogni ragionevole dubbio, che le dette opere sussistendo nella loro integrità al tempo della Convenzione, le medesime non potevano in guisa veruna essere contemplate da quest'ultima; il di cui oggetto essendo quello unicamente, di provvedere all'esecuzione di ciò che mancava allora al completamento dei lavori per i primi 640 Chilometri delle ferrovie Calabro-Sicule; gli effetti della medesima non si possono estendere alla riforma, anche parziale, dei lavori preesistenti.

Risulta dalla Stima Jullien delli 26 febbrajo 1868, stata prodotta in causa dal Ministero, che i lavori, che al 1° gennajo di quell'anno restavano a farsi per il compimento della linea Taranto-Cariati, ammontavano alla somma di lire 9,050,000, „ la quale ripartita fra i 176 Chilometri della linea esce nel quoziente di circa 51 mila lire per ogni chilometro. Ora se da questa somma si sottrae, prima il montare dei lavori stati eseguiti per quella linea fra il 1° gennajo e il 1° settembre di detto anno; e quindi il prezzo dell'armamento e del materiale circolante afferente alla medesima; quello che ne rimane per il corpo stradale, per i manufatti e per i loro accessori, si riduce a tanto poca cosa, che ben lungi dal poter comprendere il corrispettivo delle ricostruzioni che si vorrebbero lasciare a carico dell'Impresa; è a stupire che esso abbia potuto essere stimato sufficiente alle costruzioni nuove, che al primo Settembre predetto ancora restavano a farsi; quelle fra le altre, dei grandi

Riparazione di opere
preesistenti alla Con-
venzione 1868.

ponti sul Pantano, sul Saraceno, sul Caldanello, sul Crati, sul Raganello, sul Cino, il Coseria, la Fiumarella, l'Acquanita, l'Arso, e il Moranidi.

Perciò la Sentenza Arbitrale premesso „ che l'Impresa sostiene a buon diritto che le opere da essa eseguite per ordine del Ministero al di fuori di quelle da essa assunte non debbono farle carico, perchè non comprese nel suo acollo e nel corrispettivo avuto per il medesimo: che la nuova Società Vitali, Charles, Picard e C. non può essere tenuta che per il fatto proprio, non avendo altrimenti assunto l'obbligo di rispondere del fatto degli altri: che le allegate riparazioni, modificazioni o ricostruzioni di opere costruite da altri prima del settembre 1868, debbano attribuirsi alla categoria dei lavori fuori contratto; „ (1) statuiva al capo II. del proprio dispositivo, che la detta Società, come non può essere addebitata di quelle che possono ancora occorrere in eccedenza di tali suoi obblighi; così „ deve essere rimborsata dal Governo delle spese delle opere eseguite in eccedenza ai detti suoi obblighi „ e conseguentemente di quelle che formano l'oggetto di questa parte delle domande dell'Impresa.

Aggiunte e modificazioni arretrate ai progetti approvati.

Nè meno suffragata dalla Sentenza stessa, è la residua parte delle domande, che rispetto a questa Linea, sono proposte dall'Impresa, e che indistintamente sono

(1) Sentenza Arbitrale, pag. 51, 52 e 58

la conseguenza di modificazioni e di aggiunte, che durante l'eseguimento dei lavori si sono dal Governo volute arrecare ai progetti approvati: come, per non citare che le principali, sarebbero ad esempio, la stazione di Gino-sa, le difese al Basento; le aggiunte di parecchi ponti nell'argine stradale, e di meccanismi nelle stazioni; il rialzamento di dighe eseguite dalla V-E; e per ultimo le briglie ai ponti al Chilometro 70+700, al Randesi, al Ferro, ed al Pagliaro.

Il testo delle Sentenze non potrebbe essere nè più propizio alle domande, nè più esplicito al riguardo. L'Arbitrale stabilisce infatti: „ che l'accollo aversionale as-
„ sunto dalla Società Vitali, Charles, Picard e C. era li-
„ mitato al compimento delle tre linee già in esercizio . . .
„ ed a proseguire e compiere le altre . . . secondo i
„ progetti approvati dal Ministero ed il Capitolato speciale
„ annesso alla Convenzione; — che il diritto della So-
„ cietà ad ottenere il pagamento dei lavori eccedenti i
„ suoi obblighi, non potrebbe venire escluso dalla dispo-
„ sizione dell'art. 1640 del Codice Civile Italiano
„ giacchè prescindendo anche dallo esaminare se e fino
„ a qual punto una tale disposizione si applichi ai con-
„ tratti di appalto di opere pubbliche, regolati da leggi
„ speciali; certo è che mancherebbero gli estremi neces-
„ sarii per poterne fare l'applicazione al caso presente
„ in cui si tratterebbe di opere ordinate o prescritte dal-
„ l'Amministrazione dei Lavori Pubblici ad una Società

„ appaltatrice che aveva obbligo di uniformarsi agli or-
„ dini che riceveva, salvi i suoi diritti di reclamo da espe-
„ rirsi a suo tempo; . . . e — che ove il fatto corri-
„ sponda alle asserzioni della Società, . . . non sarà le-
„ galmente possibile al Governo di esimersi dall'obbligo
„ di pagare i lavori da esso ordinati e voluti senza che sieno
„ compresi nel compenso convenuto; e su questo punto
„ la giurisprudenza dei Tribunali nazionali e stranieri va
„ d'accordo con i più elementari principii del diritto e
„ dell'equità, e col vecchio precetto *nemo locupletior fieri*
„ *debet cum alterius jactura*, applicati allo Stato come
„ ai privati. „ (1)

E più ampiamente la Sentenza della Corte di Ap-
pello riconosce e proclama, — „ come dovendo la Socie-
„ tà . . . non attenersi che agli obblighi da essa
„ assunti col suo contratto di appalto, vanamente si pre-
„ tende dal Ministero che dovesse la medesima sottosta-
„ re a tutte le altre condizioni che non sieno quelle del-
„ la Convenzione 20 giugno 1868, e dell'annessovi Ca-
„ pitolato. L'interpretazione di quest'ultimo . . . dee
„ farsi di accordo con i progetti già approvati e colle pe-
„ rizie distinte. E quando cotali progetti debbano subire

(1) Sentenza Arbitrale, pag. 51, 54 e 55.

„ delle variazioni, ragione vuole che codeste variazioni
„ non debbano tornare a maggiore aggravio dell' Impre-
„ sa costruttrice, giacchè *il suo obbligo è di costruire quel-*
„ *la data quantità di opere e non più, che calcolate al*
„ *prezzo già stabilito di costo rappresenta l' ammontare del*
„ *cottimo* ; che a dimostrare di essere questo il criterio
„ vero della situazione contrattuale delle Parti, viene in
„ soccorso la Relazione Ministeriale intorno al progetto
„ di legge per l' approvazione della Convenzione 20 giu-
„ gno 1868. In essa è esplicitamente detto che ove si
„ fosse voluto spingere alla perfezione il compimento del-
„ le opere necessarie per mettere in esercizio i 640 Chi-
„ lometri compresi nel cottimo, si sarebbero dovuti spen-
„ dere, a partire dal 1 gennaio 1868, somme assai mag-
„ giori ; mentre invece, adottatosi un sistema della mas-
„ sima parsimonia, si è voluto limitare le opere allo
„ strettamente necessario. E nella già citata Relazione, il
„ Governo dichiarava di voler scostarsi dalle rigorose pre-
„ scrizioni della primitiva Concessione fatta alla Società
„ Vittorio-Emanuele, *senza di che, soggiungeva, non gli*
„ *sarebbe stato possibile di addivenire ad una conclusione* ; —
„ che, bene si avvisò il Collegio Arbitrale nel dichiarare
„ di non andar comprese nel cottimo le opere di compi-
„ mento fatte o da farsi sulle linee già in esercizio al tem-
„ po del contratto che non fossero comprese nei relativi
„ progetti già approvati dal Ministero, od in alcuna spe-

„ ciale disposizione della Convenzione o del Capitolato ;
„ e di non andarvi comprese le opere fatte o da farsi
„ sulle altre linee o sezioni, e che non si trovassero indi-
„ cate in alcuna disposizione speciale della Convenzione
„ e del Capitolato. Non vi può essere dubbio che, per-
„ chè sia valido il Contratto aversionale, occorre che vi
„ sia un' opera determinata : e in questo caso, tanto l'ope-
„ ra come il prezzo devono essere invariabili, che altri-
„ menti ne verrebbe alterata l'eguaglianza contrattuale; —
„ che, trattandosi di opere, le quali ordinate dal Ministe-
„ ro, e dalla Società eseguite, sono da questa ritenute
„ extra-contrattuali, non può certamente applicarsi il di-
„ sposto dell' art. 1640 del Codice Civile Nella
„ specie si tratta di opere ordinate dall' Amministrazione
„ dei Lavori Pubblici ad una Società appaltatrice, che
„ aveva obbligo di uniformarsi agli ordini che riceveva,
„ facendo pur riserva delle sue ragioni. E qui è d' uopo
„ notare che tali riserve sono formalmente ed illimitata-
„ mente contenute nelle Convenzioni dell' 8 febbrajo 1872
„ e del 10 marzo 1873, senza che nell' Appendice in da-
„ ta 11 giugno 1873 la Società le abbia per avventura
„ ristrette. Nè si obietti per parte del Ministero, che
„ l' Amministrazione dei Lavori Pubblici avendo per leg-
„ ge diritto ed obbligo di prescrivere tutte le opere ne-
„ cessarie per la solidità delle strade ferrate, e per la si-
„ curezza e regolarità del loro esercizio, debba intender-

„ si che la Società si sia virtualmente e necessariamente
„ assoggettata ad eseguire senz' altro tutte le prescrizioni
„ che da quella verrebbero. A ciò ha risposto benissimo
„ l'appellata Sentenza nel considerare che essendo ovvia
„ la distinzione tra l'Amministrazione come parte con-
„ traente e l'autorità amministrativa come Governo che
„ provvede all'interesse pubblico, non può non convenir-
„ si che l'Amministrazione, come parte contraente, sia
„ soggetta al diritto comune, e quindi in obbligo, d'in-
„ dennizzare i suoi appaltatori di quanto loro commette
„ nell'interesse pubblico, come autorità amministrativa,
„ al di là dei loro obblighi contrattuali „ (1).

Intorno ai due precitati oggetti dei lavori stati impos-
sti all'Impresa, quando a ricostruzione od a riparazione
di opere, che in precedenza alla Convenzione 20 giugno-
30 agosto, erano state eseguite da altri; quando per va-
riazioni ed aggiunte state arretrate ai progetti approvati,
noi abbiamo stimato che fosse conveniente di riprodurre
e di trascrivere quì per disteso i principali brani delle
Sentenze che li riguardano: sia e principalmente perchè
alcuna nostra individuale argomentazione potrebbe avere,
a sostegno delle relative domande dell'Impresa, quella

(1) Sentenza della Corte di Appello, pag. 84, 87.

vittoriosa efficacia che nessuno può contestare alle medesime ; e sia per attestare col nostro rispetto a quelle sentenze , il proposito dal canto nostro , di conformare ad esse , e a niente altro che ad esse, le nostre istanze e deduzioni , altrettanto deliberato e fermo ; quanto durante la visita è stato insistente lo studio dei nostri contraddittori di proporre, di discutere, e di rispondere, affettando la più completa ed assoluta astrazione da dette sentenze.

Dalle preriferite disposizioni delle sentenze risulta intanto : — che alla validità del contratto aversionale stato inteso a mezzo della Convenzione 20 giugno - 30 agosto 1868 , era indispensabile che vi fosse un' opera determinata ed invariabile ; — che l' acollo assunto dall' Impresa era limitato alla prosecuzione ed al compimento dei lavori per i primi 640 chilometri delle Strade Ferrate Calabro-Sicule , secondo i progetti approvati dal Ministero ; — che l' obbligo della medesima era di costruire quella data quantità di opere , e non più, che calcolata col prezzo già stabilito di costo , rappresentasse l'ammontare del cottimo ; ond' è che a ragione furono detti fuori-contratto , e si domanda il rimborso delle relative spese , di tutti quei lavori che l' Impresa ha dovuto eseguire , sia in ricostruzione o in riparazione di opere state in principio costruite da altri ; sia per variazioni od aggiunte state introdotte nei progetti approvati : — e ciò tanto per quelli di detti lavori che si riferiscono alla Linea Taranto-Cariati ; quanto per tutti quegli altri derivanti da

identiche ragioni ed origini, che sono occorsi nelle altre Linee della Rete : per i quali valendo quelle stesse considerazioni e massime delle Sentenze, che per i primi si sono superiormente riferite; noi ci limiteremo nel processo di questo scritto a semplicemente indicarli, perchè venga ad essi fatta l' applicazione delle predette disposizioni —.

Si è tentato durante la Visita di affievolire le ragioni dell' Impresa rispetto ai lavori fuori-contratto, impugnando l' esistenza dei progetti approvati al momento della Convenzione ; ma oltrecchè l' eccezione non regge di fronte ai documenti prodotti in causa ; — alle ripetute citazioni, che di quei progetti si incontrano nell' art. 4 della Convenzione, e negli art. 2. 3. 6. e 7. del Capitolato annesso alla medesima ; — al fatto singolarmente, che a quel tempo i lavori già erano in corso sulla quasi total parte delle sezioni di strada comprese nella Rete dei 640 chilometri; noi vorremmo che ci fosse spiegato come mai si sarebbe potuto addivenire, sia alla determinazione del prezzo del cottimo, sia al riparto di esso fra le diverse Linee o Sezioni di Linee che appare dalla Stima Jullien delli 26 febbrajo 1868, se non solamente i relativi progetti non si trovavano approvati ; ma le conseguenti perizie non erano altresì allestite. — (1).

Venendo alla Linea da Reggio al fiume Assi, è opportuno per conformarsi al disposto dalle sentenze, ed al

Esistenza dei progetti approvati al momento della Convenzione.

Linea Reggio-Assi.

(1) Sentenza Arbitrale pag. 40. 41. 42.



sistema delle difese , che da queste ne derivano all' Impresa, il distinguere la medesima nelle tre sezioni : — 1.^a da Reggio a Lazzaro; — 2.^a da Lazzaro a Bianconovo; 3.^a da Bianconovo all' Assi.

I. Sez. Reggio-Lazzaro.

Alla costruzione della prima ha provveduto il Governo , o direttamente, o a mezzo dell' antica Società Adami e Lemmi : e all' epoca della Convenzione 20 giugno - 30 agosto 1868 codesta Sezione si ritrovava già da tempo in esercizio.

2. Sezione Lazzaro-Bianconovo

I lavori per la seconda furono nella loro quasi totalità eseguiti dalla Vittorio-Emanuele; ed i medesimi si trovavano già tanto progrediti alla data della predetta Convenzione, che quella Sezione avrebbe dovuto aprirsi all'esercizio il 15 luglio 1868 , cioè a distanza di soli 25 giorni dalla prima sottoscrizione della medesima, se alcuni sconcerti stati prodotti in quelli dalle piene sopravvenute nel precedente giugno , non ne avessero ritardata l'apertura fino al 1. del successivo ottobre.

Le somme, che giusta il riparto della Stima Jullien, si stimava al 1° gennaio 1868 che fosse necessaria al compimento dei lavori di quella sezione era di L. 1,000,000; dal 1° detto gennaio , al 31 agosto stesso anno, ne furono eseguite per L. 737,000; ond'è che quelli che rimanevano da farsi a quest'ultima data rappresentavano la cifra di L. 263,000.

Approvata appena la Convenzione, l'Impresa è stata sollecitata a provvedervi : e la Commissione Governativa ,

la quale ai termini ed ai fini dell'articolo 14 del Capitolo speciale, procedeva nel 15 Settembre di quell'anno, alla visita di ricognizione, di quella Sezione dichiarava „ *che l'Impresa aveva soddisfatto a tutte le condizioni prescritte per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio* „.

La terza ed ultima delle Sezioni preindicate è stata, se non in tutto, nella più gran parte eseguita dall'Impresa, sui progetti, che preventivamente alla Convenzione delli 20 giugno -- 30 agosto 1868, erano stati approvati dal Governo (1). Le disposizioni generali da adottarsi nella costruzione dei ponti a travature metalliche o in muratura, di luce superiore ai dieci metri, che avrebbero dovuto erigersi lungo la detta sezione, erano concordate col Ministero in precedenza alla Convenzione; presentate all'approvazione di Esso il 15 giugno 1868; ed approvate dal medesimo nel 20 del successivo ottobre (2). — I progetti particolareggiati dei sovradetti ponti venivano approvati a mezzo del Decreto Ministeriale delli 2 settembre 1869; nel quale l'ampiezza delle luci,— il numero delle travate, — le quote dei regoli,— e quelle di fondazione per i medesimi, venivano determinate ed imposte, giusta quanto era stato al riguardo stabilito dalla locale Direzione Governativa (3): e prescriveva il Decreto medesimo che „ *per*

3. Sezione. Bianco-
vo-Assi

(1) Decreti Ministeriali 11 marzo e 30 giugno 1865.

(2) Decreto Ministeriale 20 ottobre 1868.

(3) Decreto Ministeriale 2 settembre 1869.

„ le dighe di difesa o quarti di cono verranno osservate le
„ norme e le disposizioni, sia in ordine al sistema, che al-
„ la struttura, che di concerto coll' Impresa saranno date
„ dall'Ingegnere Capo Direttore dei lavori „; e che veni-
vano infatti impartite all'Impresa colla nota della Dire-
zione Governativa di Reggio, delli 26 ottobre stesso
anno. —

Guasti e rovine avvenuti nelle tre sezioni

Dopo la fedele e ripetuta narrazione che ne è stata fatta nell'Esposizione delle domande dell'Impresa (1); — nel Parere Borgnini (2); — e nelle nostre Osservazioni Tecniche e Commenti (3); sarebbe ozioso il ritessere la dolorosa istoria delle sinistre vicende e delle spaventose rovine, che sopra ognuna delle tre sezioni preindicate si sono malauguratamente verificate: e noi ci riferiamo all'esposizione dei fatti, alle considerazioni addotte in dette Scritture, ed ai documenti che le soffolgono, per mantenere la nostra affermazione, che le predette rovine debbano universalmente ascriversi a casi di forza maggiore, che a senso dell'articolo 18 del Capitolato Speciale annesso alla Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868, non possono gravitare sull'Impr sa.

Ma anche quando per disperata ipotesi, l'opinione

(1) Réclamations adressées au Gouvernement. pag. 111, 128, 133.

(2) Parere Borgnini, Risposte ai quesiti 4° 5° 6° 7° e 9°.

(3) Osservazioni Tecniche e Commenti. pag. 30. 37. 53. e 55.

degli Egregi Signori Periti potesse in qualche punto essere diversa da quella, che circa la natura e gli effetti dei succitati casi di forza maggiore veniva concordemente espressa dagli autori del Parere e delle Osservazioni prementovate; la difesa dell'Impresa dalle relative pretese del Governo come l' ammissione delle rispettive sue domande, non sarebbero perciò meno tutelate e rese sicure, dal disposto chiaro e preciso delle Sentenze.

Se infatti, come lo dichiara il Capo II della Sentenza Arbitrale, e come quella della Corte di Appello lo conferma, „ la Società Vitali, Charles, Picard e Compagni è solamente risponsabile per le opere eseguite da essa;... e conseguentemente non è risponsabile per le opere eseguite anteriormente al suo Contratto 20 giugno 1868 da altre Società, e così nemmeno di quelle che sono state eseguite dalla precedente Società Vitali, Picard, Charles e Compagnia, diversa dalla Società Vitali, Charles, Picard e Compagnia„ come potrebbe mai farsi carico all' Impresa dei guasti e delle rovine intervenuti nelle opere non eseguite da essa, nelle due Sezioni da Reggio a Lazzaro, e da Lazzaro a Bianco-novo; e come si potrà invece negare alla medesima il rimborso delle spese da lei sostenute per i lavori, quando di riparazione, quando di ricostruzione, delle suddette opere?

Nè meno protette dalle Sentenze sono le ragioni dell'Impresa, per quanto queste si riferiscono alla Sezione

da Bianconovo al fiume Assi; essendochè si legge ed è confermato da quelle, che „ La Società è solamente responsabile per il fatto suo proprio, e conseguentemente „ deve essere rimborsata delle spese delle opere eseguite in eccedenza ai suoi obblighi, e non può essere addebitata di quelle che possono occorrere in eccellenza pure di tali obblighi. „

Gli Arbitri e la Corte di Appello avendo unanimemente riconosciuto, che la Convenzione 20 giugno-30 agosto 1868 non contiene altra cosa, che un contratto aversionale per la esecuzione di opere a farsi, secondo i progetti approvati dal Ministero; le responsabilità che dalla stessa potevano scaturire a carico dell'Impresa, non erano altre da quelle che sono proprie di un costruttore: il quale se deve stare garante della regolare esecuzione dei lavori e della buona scelta dei materiali, non può essere chiamato a rispondere dell'insufficienza o dei vizii dei progetti.

Coerentemente a questo principio, veniva dichiarato all'art. 18 del Capitolato Speciale che „ La responsabilità per la buona condotta, riuscita e conservazione dei lavori e dei materiali d'ogni genere somministrati, rimane accollata esclusivamente alla Società . . . „ e se nel secondo comma dell'articolo, si è voluto aggiungere che, „ La sorveglianza esercitata sui lavori dagli Impiegati del Governo non iscemerà in nulla la responsabilità della Società, come non potrà un tale fatto invocarsi per iscusare un vizio di costruzione od una imperfezione,

„ qualunque ne sia il genere, che si venisse a scoprire nei
„ lavori „ ; alcuna consimile dichiarazione o riserva è fatta
a riguardo dell'approvazione data ai progetti dal Ministero;
nè in tutto l'articolo è fatto accenno a responsabilità di progetti
lasciata all'Impresa; ma esclusivamente a responsabilità *di lavori e di materiali*.

Perciò gli Arbitri, riconosciuto dapprima, che nel sistema della Convenzione 20 giugno - 30 agosto 1868 “ La
„ regola è che i casi di forza maggiore *non vanno* a carico della Società, e la eccezione alla regola riguarda
„ le piene dei fiumi e torrenti ; „ attribuite “ alla categoria dei lavori fuori contratto le riparazioni, modificazioni e ricostruzioni di opere, costruite da altri prima del
„ settembre 1868; „ - facevano raccomandazione ai signori Periti affinchè, nel determinare e specificare “ le diverse
„ categorie sia delle opere, provviste, variazioni, aggiunte e riparazioni, che sono oggetto delle rispettive domande
„ e pretese „ (delle Parti) “ sia dei diversi danni rispettivamente allegati „ avessero a distinguere ed a comprendere „ quelle da attribuire a vizii o difetti nei progetti approvati „ (1).

Sull' autorità dei fatti e coll'appoggio delle più comprovanti testimonianze, l'Impresa ha potuto prima d'ora dimostrare, come a produrre la generale devastazione alla quale andò soggetto il tronco da Biaconovo a Rocella nel-

(1) Sentenza Arbitrale. pag. 58 e 59.

le memorabili giornate delli 7 ed 8 novembre 1871 abbiano concorso, colle piene dei torrenti, una spaventosa tempesta di mare, e la rovina della vicina Strada Provinciale; e se la Commissione Governativa di Ricognizione ha stimato di non ammettere la burrasca di mare, perchè secondo lei non provata (!); di dissimulare la preesistenza e la successiva distruzione della Strada Provinciale; ha però dovuto riconoscere e dichiarare: che “ se possono
” avere in parte contribuito al disastro le male complete
” difese ai ponti, la scarsa profondità delle fondazioni dei
” ponti stessi, e la depressione in molti punti della
” piattaforma stradale, dovette esservi però una causa
” più potente e più generale senza della quale mal si
” comprenderebbe come potesse essere quasi generalmen-
” te e quasi totalmente tracimato e distrutto l'argine stra-
” da e sopra una considerevolissima lunghezza della tratta
” Bianco-Rocella, sulla quale in molti punti non rimase
” quasi traccia della preesistente strada: e non ha tar-
” dato molto a conoscere e fondatamente ritenere che la
” causa principalissima di quel disastro è da imputarsi alla
” assoluta e generale insufficienza di luce che trovarono
” le acque su tutta la lunghezza di quella tratta e che ne
” impedì il libero e pronto deflusso. ” (1)

Di costruzione irregolare o trasandata; di materiali di-

(1) Verbale 3 novembre 1873. Volume Verde pag. 281.

fettosi o scadenti, è fatto punto parola nè ivi, nè in alcun' altra parte degli Atti di detta Commissione.

In corrispondenza del giudizio preriferito, tutti indistintamente i progetti stati presentati dalla Commissione prelodata per la ricostruzione dei ponti e delle difese rovinati, sono stati allestiti con dimensioni, forme e sistemi molto diversi ed assai più generosi, degli antichi; e nell'attuazione dei lavori o già eseguiti, o tuttora in corso per detta ricostruzione, nuovi metodi di fondazione, e nuovi sistemi di difese sono sostituiti a quelli suggeriti dalla Commissione; cosicchè quello intorno a cui, prima la detta Commissione, ed in oggi i Direttori Locali Governativi hanno esercitato o stanno esercitando il loro ingegno, non ha per iscopo la riproduzione dei lavori che l'Impresa era stata autorizzata ed anzi obbligata a fare; ma la creazione di un nuovo stato di cose, che forse potrà essere meglio immaginato e riescire più opportuno; ma che non è certamente quello contrattuale: e che se si fosse in origine voluto dal Ministero, ben altri e maggiori avrebbero dovuti essere i corrispettivi da assegnarsi all'Impresa.

Come già ci è occorso a riguardo della Linea Taranto-Cariati, così prendiamo riserva anche quì, di fare più innanzi oggetto di qualche nostra osservazione, la libertà con la quale, nell'eseguimento dei lavori stati prescritti dalla Commissione di Ricognizione, si devia, si aggiunge o si muta dai progetti che dalla Medesima sono

Ricostruzione di opere
sopra progetti diversi
dagli antichi.

stati all' uopo proposti: al nostro presente proposito ci basta intanto di far notare in ordine al giudizio della Commissione sopra arrecato: *a)* — che il sistema ed i particolari delle difese ai ponti nella sezione Bianconovo-Assi sono stati stabiliti e prescritti dal Ministero (1); *b)* — che la profondità delle fondazioni dei ponti stessi sono state determinate dal medesimo (2); *c)* — che l'altimetria della piattaforma stradale era data dai progetti che all'atto della stipulazione della Convenzione venivano imposti all'Impresa (3); *d)* — che per ultimo sono stati fissati del pari dal Ministero, le luci -- il numero delle trave -- le quote dei regoli -- gli spessori delle pile -- le specie dei materiali per i predetti ponti (4).

Nè — limitatamente però alle prescrizioni di che al precedente paragrafo *d)* — ci si opponga le dichiarazioni Correnti: che cioè i relativi dati “ furono determinati di „ accordo col Rappresentante l'Impresa „ (5); giacchè noi non sapremmo in primo luogo quale importanza si possa dare ad un accordo, con chi era per legge obbligato a conformarsi all'altrui volere; nè ad ogni modo

(1) Decreti Ministeriali 24 aprile, 2 settembre 1869, — Nota Ing. Capo Direttore Correnti, 26 ottobre 1869.

(2) Decreto Ministeriale 2 settembre 1869.

(3) Capitolato speciale art. 2; Decr. Min. 30 settembre 1868.

(4) Decreto Ministeriale 2 settembre 1869.

(5) Quadro A, annesso al predetto Decreto Ministeriale.

un tal fatto poteva avere virtù di alterare la posizione contrattuale delle Parti, chiamando l' Impresa a dividere col Ministero una responsabilità, che la Convenzione lasciava inscindibile ed intiera a Quest' ultimo.

Se adunque rispetto ai ponti ed alle opere di difesa di che si tratta, tutto era disposto, prescritto ed ordinato dal Ministero; ogni libera elezione — la quale è condizione indispensabile ad una efficace e non ingiusta responsabilità — era tolta od impedita all' Impresa riguardo al concetto, all' ordinamento ed ai particolari dei suddetti ponti e delle predette difese; nè perciò la medesima, che ai termini delle Sentenze “ è solamente responsabile del fatto suo proprio „, può essere gravata delle conseguenze delle infelici sorti incontrate dalle sopradette opere; ma deve invece essere rimborsata delle spese, che a cagione di quelle essa ha avute a sopportare.

Quanto abbiamo superiormente esposto in ordine alle pretese del Ministero, le quali per questa Linea da Reggio al fiume Assi si appoggiano ai Verbali delli 17 ottobre e 3 novembre 1873 della Commissione Governativa di Ricognizione, preghiamo che si intenda ripetuto per tutte quelle altre che traggono la propria origine dall' Appendice, che a quei Verbali si faceva seguire nel 12 giugno 1874: sulla legalità e sul conseguente valore della quale, come di tutte le altre che le fanno corteggio, prendiamo frattanto riserva di intrattenere più avanti i Signori Periti.

Linea Messina-Catania.

Travate per il 2.^o
Binario.

Poche e brevissime osservazioni occorrono intorno alla Linea Messina-Catania: essendochè assai modeste e semplici sieno le relative domande dell'Impresa; ed in quanto alle pretese del Ministero, esse sieno già state nella loro principal parte condannate dalla Corte di Appello, colla disposizione di che al Capo III. della Sentenza delli 15 aprile andante anno: la quale dopo di aver dichiarato, che " l'obbligo imposto alla
" Società non comprende in verun caso l'onere della prov-
" vista e del collocamento di una seconda travata me-
" tallica sulla parte dei ponti di luce superiore ai dieci
" metri riservata al secondo binario „, ha ordinato che
il Ministero dei Lavori Pubblici " paghi alla Società Vi-
" tali, Charles, Picard e Comp. la somma
" di lire due milioni trecento ottantadue mila settecento
" novantadue, ritenuta per garantirsi l'esecuzione di detto
" lavoro „; ed al resto di dette pretese, — che a detta
dello stesso Rappresentante del Governo, il quale nella
giornata delli 23 settembre testè spirato assisteva alla
Visita dei Signori Periti, non riflettono che *miserie* —
hanno prima d'ora convenientemente risposto le Osser-
vazioni Petit, inserite ai Verbali delle Commissione di
Ricognizione. (1).

(1) Osservazioni Petit, Palermo 9 gennajo 1874.

Questa parte infatti delle pretese del Ministero si riferisce; — alla ricostruzione di un muro di difesa al ponte sul Savoca; e di alcuni manofatti e muri di sostegno stati rovinati dalle piene dell' ottobre 1872; all' aggiunta di nuove opere nella Stazione di Messina; all' erezione di parecchi tratti di muri di rivestimento alle scarpate di alcune trincee a prevenirvi le solcature ed i leggeri scoscendimenti che in occasione di lunghe o di dirette piogge, sono il lavoro delle acque.

Alla prima delle suddette categorie di pretese si obietta; che tutte indistintamente le ricostruzioni che si pretendono hanno attinenza ad opere, che alla data della Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868, già si trovavano eseguite; e delle quali perciò, a tenore del Capo II della Sentenza Arbitrale, l'Impresa non è responsabile —; rispetto alle pretese della seconda categoria, l' Impresa riferendosi ai progetti concertati ed approvati dal Ministero per la stazione di Messina, non solamente non si tiene obbligata all' aggiunta di alcuna nuova opera nella medesima; ma per virtù del disposto dal Capo I. della succitata Sentenza, si crede in diritto di invocare il rimborso delle spese delle maggiori opere, che in eccedenza alle indicazioni risultanti da quei progetti, essa è stata costretta di eseguire; — e per quanto ai pretesi muri di rivestimento, pure ammettendo che i medesimi farebbero molto comodo alla manutenzione della strada, si contesta che fossero necessari perchè, quando ne fu completata

Pretese minori del
Governo.

la Visita di Ricognizione, la Linea potesse dirsi in istato di definitiva collaudazione; — come la Sentenza della Corte di Appello ha raccomandato ai Signori Periti di verificare.

Domande dell'Impresa

Le moderate domande dell'Impresa, relative a questa Linea, non richiedono alcun speciale svolgimento od alcuna maggiore dilucidazione a corredo della loro semplice enunciazione; incontrando esse nella loro generalità la più completa giustificazione, — e come si attende — il loro definitivo trionfo, nel disposto del Capo I della Sentenza Arbitrale.

Linea Catania-Siracusa

Passando alla Linea da Catania a Siracusa, le pretese che rispetto alla medesima sono poste innanzi dal Governo; come le relative domande dell' Impresa, derivano nella loro quasi totalità da un' unica ed identica cagione: la quale consiste, nell' instabilità del suolo sul quale in molti tratti la strada si avvanza, portata in collo da forti rialzi; — e sulla indomabile lubricità delle terre, entro le quali in parecchie altre tratte essa si ritrova profondamente scavata.

Pretese del Governo.

I Signori Periti avendo avuta opportunità di riconoscerle per loro stessi, e coll' acuto e sperimentato loro occhio di apprezzarne le difficoltà eccezionali; noi non ci attenteremo di descrivere delle condizioni naturali di luoghi, che i Rappresentanti del Ministero nella visita del 24 or ora varcato settembre, hanno ripetutamente chiamate, nientemeno che *spaventevoli*. Noi ci teniamo con-

tenti, che per ammissione stessa dei nostri strenui e leali avversarii, ci sia permesso di poter mantenere che l'instabilità del suolo; — che gli avvallamenti di terreno; — che il caso di forza maggiore, sono qui evidenti ed inoppugnabili: e che perciò, tanto a legge del patto convenuto all' art. 18 del Capitolato Speciale; quanto a senso dei motivi, e del dispositivo delle Sentenze (1) l'Impresa deve essere assolta da tutte quelle domande del Governo, che hanno per ogetto — il consolidamento, il rialzamento, il completamento dell' argine stradale; — la sistemazione ed il consolidamento delle trincee; — lo sgombro di materie franate dalle modesime; — grandi lavori di fognatura; e deve invece venire accreditata dell' ammontare di tutte le spese da lei sostenute — per la costruzione e la ricostruzione di muri di sostegno o di semplice rivestimento nelle trincee; — per ricarico e formazione di banchine all' argine stradale nella traversata delle Saline di Augusta; — e per la sostituzione di gallerie alle trincee della Guardia, di Brucoli e di Costa Rossili; e di un' aquedotto elittico al sottopassaggio già stabilito alla progressiva 157.200. —

Domande dell'Impresa

Le quali domande oltrecchè sono suffragate dalle disposizioni del Contratto e delle Sentenze prericordate, trovano anche appoggio in quella parte di queste ultime,

(1) Sentenza Arbitrale pag. 57, 59, 107 e 109.

in cui è dichiarato: che per le Linee o Sezioni di Linea che alla data della Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868 non erano per anco aperte all'esercizio, non stavano fra gli obblighi dell'Impresa „ le opere fatte e da farsi “ in dette Linee o Sezioni che non fossero necessarie per „ compiere ed ultimare dette Linee o Sezioni, *conforme-* „ *mente ai progetti di massima e definitivi approvati dal* „ *Ministero* nè si trovassero comprese in alcuna „ speciale disposizione della Convenzione o Capitolato „.

Ora il progetto per questa Linea, il quale al momento della Convenzione non solamente si ritrovava approvato dal Ministero; ma aveva nella sua effettuazione talmente progredito, che col 1.º luglio 1869, si è potuto aprire l'esercizio fino a Lentini, non prevedeva alcune delle sopradette opere; come non prescriveva l'erezione delle Fermate di Brucoli, di Agnone, di Fosso-Martino, e del piano caricatore nella stazione di Priolo, stata imposta all'Impresa; l'incisione degli scaglioni, domandata dal Ministero alle trincee in tufo durissimo che stanno ai Chilometri 126 e 127; i fossi di guardia dietro il ciglio di tutte le trincee in tufo che s'incontrano lungo quella Linea; i muri di chiusura della Linea stessa; e finalmente le maggiori opere che, nelle stazioni di Catania, di Siracusa e di Valsavoja si pretendono tuttavia dal Ministero.

Nè meno avvalorate dal disposto dalle Sentenze sono le ragioni dell'Impresa per quanto si riferiscono alle

pretese del Ministero od alle domande sue, relativamente al grande Viadotto di Catania; al ponte sul Binante; ed all'aquedotto alla progressiva 146, 569: giacchè quelle opere essendo state eseguite da altri antecedentemente alla data della Convenzione, veruna responsabilità può pesare sull'Impresa a riguardo delle medesime.

A chiudere il discorso intorno a questa Linea da Catania a Siracusa ne resterebbe a parlare del ponte a travate ed a stilate di ferro sul Guarnalunga, miseramente rovinato durante gli apprestamenti per una seconda prova, alla quale quel ponte si voleva assoggettare; e delle opere proposte dalla Commissione di Ricognizione, coll'Appendice delli 16 giugno 1874 al Verbale delli 3 febbrajo stesso anno.

In quanto a quest'ultimo oggetto, rinnoviamo la riserva già espressa all'occasione della Linea da Reggio al fiume Assi; - e relativamente al ponte sul Guarnalunga, richiamando tutto quello che in proposito veniva esposto dal Signor Petit nelle sue osservazioni del 3 febbrajo 1874, annesse al Verbale di pari data della Commissione Governativa, ci limiteremo ad aggiungere: che se anche si potesse disputare cui debbano far carico la rovina e la conseguente necessaria ricostruzione di quel manufatto; in verun modo si dovrebbe addebitare l'Impresa delle spese di „ salvataggio „ e di riparazione delle locomotive state impiegate nella suddetta prova: e ciò per la considerazione semplicissima che le disposizio-

Ponte sul Guarnalunga

ni state improvidamente prese per la suddetta prova essendo state esclusivamente ed arbitrariamente date dagli agenti del Governo; non sarebbe giusto, che le infelici conseguenze che poi ne derivarono, dovessero ricadere su chi non solamente non vi aveva avuto parte, ma vi aveva contro protestato. - Ci permetteremo inoltre di aggiungere al riguardo delle condizioni vere di stabilità e di sicurezza che presentava quell'edificio, che esso al pari del ponte sul Simeto, aveva già sostenuta con successo una prima prova; - che anche dopo l'avvenuta rovina, non si è potuta constatare alcuna imperfezione nell'infissione delle stilate da cui era soretto; - e per ultimo che il Ministero avendo stimato, dopo il sinistro al Guarnalunga, di prescindere dalla seconda prova già ordinata per l'identico ponte sul Simeto, questo ha non pertanto egregiamente servito, come serve, all'ufficio cui è destinato.

Linea Catania-Leonforte.

Come per quella da Catania a Siracusa, così per la Linea da Catania a Leonforte, la cagione degli sconcerti avvenuti nella medesima, quando durante la costruzione, quando posteriormente all'apertura di essa all'esercizio, consiste quasi unicamente nell'instabilità del suolo e nel difetto di coesione nelle argille framezzo alle quali procede la Linea, e che si mostrano sempre più spiegate e sempre più intrattabili a misura che questa si inoltra verso l'Appennino Insulare.

Perciò la più gran parte delle pretese derivate dal Ministero dalle proposte contenute nel Verbale di Ric-

gnizione e di collaudo delli 24 gennajo 1874, della Commissione Governativa, hanno riferimento a lavori di consolidamento di trincee; — di rilevamento o di ricarico di argine stradale; — di sgombramento di materie franate; — e per ultimo di fognatura.

Valgano ad assolvere l'Impresa da cotali pretese, le considerazioni e gli aiuti, che in argomento perfettamente identico, abbiamo superiormente ricavati dalle disposizioni della Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868, e dal testo della Sentenza Arbitrale: e che a tale effetto in questo luogo si richiamano.

Le poche altre delle pretese del Ministero che hanno radice nel Verbale preindicato, si restringono a quelle della travata per il secondo binario al ponte sul Simeto; — di alcune riparazioni di minor conto ai manufatti lungo la Linea; — e finalmente di alquante maggiori opere nelle stazioni di Motta S. Anastasia, — di Catenanuova — di Radusa — di Assaro — Valguarnera e di Leonforte.

Alla prima di codeste pretese risponde vittoriosamente il Capo III. della Sentenza della Corte di Appello; — l'Impresa è disposta a dare soddisfazione alla seconda, sempre quando i guasti che hanno provocata la necessità delle reclamate riparazioni, non sieno stati prodotti da cause di forza maggiore a lei non imputabili; — a difenderla dall'ultima stanno i progetti approvati dal Ministero per le sopradette Stazioni. — Al tempo in cui

quei progetti venivano concordati ed approvati da quest'ultimo, si era ben lungi dal prevedere l'importanza del movimento che si sarebbe verificato su questa Linea, per assai anni almeno dalla di lei costruzione; epper- ciò i piani e i particolari delle rispettive Stazioni venivano proporzionati ad un traffico più moderato. Per la ragguardevole quantità degli zolfi che vi affluiscono, il predetto traffico ha prese invece rapidamente molto più vaste proporzioni; ma se di questo insperato evento avvi- di che rallegrarsi nell'interesse dell'universale; non è perciò che l'Impresa ne abbia a risentire aggravio. —

Le pretese del Ministero relative a questa Linea, non consistono però unicamente in quelle che prendono motivo dal Verbale 24 gennajo 1874 della Commissione di Ricognizione; ma del numero di 102, cui esse ascen- dono nel totale, 50 scaturiscono dall'Appendice, che a sei mesi di distanza, si faceva tener dietro a quel Ver- bale, nella giornata delli 12 giugno detto anno. —

Appendici ai Verbali
della Commissione di
Ricognizione.

Adempiendo alla riserva che abbiamo ripetutamente presa, noi ci faremo lecito di trattenerci brevemente sul- l'argomento di tutte codeste Appendici, confidando che ne riesca facile il metterne al nudo l'illegalità e l'inef- ficacia.

La Convenzione delli 10 marzo 1873, dopo di avere dichiarato, che la Ricognizione Generale dei lavori di tutte le Sezioni ferroviarie indicate nell'Art. 4 della Convenzio- ne 20 giugno 1868, alla quale si sarebbe in virtù di essa

proceduto „ avrebbe gli effetti del finale collaudo cui si
„ dovrebbe procedere dopo la completa ultimazione delle
„ opere e delle provviste formanti oggetto della precitata
„ Convenzione e di quella dell'8 febbrajo 1872 „ (Art. 1);
dopo di avere stabilito, che „ la Ricognizione generale
„ accennata sarebbe fatta e *compiuta* separatamente per
„ ciascuna sezione „ (Art. 2); — statuisce che, „ *di*
„ *mano in mano* che sarebbe compiuta come sopra la Ri-
„ cognizione di ciascuna Sezione, l'Amministrazione dei
„ Lavori Pubblici prenderebbe possesso della sezione stes-
„ sa „ (Art. 3); ed oltre al possesso di quest' ultima,
„ prenderebbe anche il possesso di tutti i cantieri, mezzi
„ d'opera e materiali della Società, in quanto fossero uti-
„ lizzabili per il compimento dei lavori della Sezione
„ stessa „ (Art. 8).

A noi pare — e pare fondatamente —, che il concet-
to: che diversamente da quanto era stato in precedenza
disposto dall'Art. 14 del Capitolato speciale annesso alla
Convenzione 20 giugno — 30 agosto 1868, si dovesse a
mente della nuova Convenzione, procedere alla Collauda-
zione parziale e distinta di ciascheduna Sezione; — che
ognuna di queste parziali collaudazioni si avesse a consi-
derare in se stessa completa e definitiva, fin dal giorno
in cui la rispettiva visita di Ricognizione fosse stata com-
piuta; — e che da quel giorno, il Governo prendendo
possesso della Sezione stessa, dei cantieri, dei mezzi d'o-
pera e dei materiali alla medesima attinenti, ogni ulteriore

ingerimento o responsabilità dell'Impresa dovessero ritenersi ed essere eliminati; non avrebbe potuto esprimersi in termini più chiari, più precisi e più indiscutibili, che con le surriferite disposizioni della Convenzione 10 marzo 1873, non sieno state. — In questo senso sembra che avesse intesa la detta Convenzione la stessa Commissione di Collaudo, la quale nella sua Relazione Generale delli 13 febbrajo 1873 esordiva colle seguenti parole: „ *Ter-*
„ *minate le operazioni* attinenti alla generale ricognizione
„ da avere effetto di finale collaudo delle Strade ferrate
„ Calabro-Sicule, contemplate nella Convenzione 20 giu-
„ gno 1868, e *chiusa la serie* dei Verbali relativi a cia-
„ scuna sezione delle strade ferrate medesime, i sottoscritti
„ si fanno a *riassumere i risultamenti*
„ contenuti nei verbali parziali sopra indicati, non chè i
„ criterii che hanno servito loro di norma *nell'adempimento*
„ *del grave incarico* di cui vennero onorati „; e intitolava di „ *Recapitolazione Generale* dei risultamenti con-
„ tenuti negli allegati che corredano i Verbali di ricogni-
„ zione e di collaudo „ il quadro delle spese delle opere
che, a giudizio suo, sarebbero state necessarie alla ultimazione delle singole Sezioni suaccennate.

Si dichiarano *terminate le operazioni* del collaudo; e *chiusa la serie dei verbali relativi*; — se ne riassumono i risultati in una *Relazione Generale*, e si riproducono sinotticamente in una *Ricapitolazione Generale*; e dopo quattro mesi da queste dichiarazioni e da codesti atti; e dopo

che il Ministero da tempo ancora più lontano aveva preso possesso delle diverse Sezioni, coi relativi cantieri, mezzi d'opera e materiali, si portano fuori altri *Verbali di ricognizione e di collaudo*, in appendice ai primi, e nuove proposte di spese in aggiunta a quelle contemplate nella rispettiva *Ricapitolazione Generale*? Ma dove e quando si è visto un *collaudo finale* che non fosse anche terminativo; e come potrebbe esso designarsi per tale se questa virtù non avesse? E si è dato mai, e si può ragionevolmente ammettere, che mentre una strada viene in possesso di di altri, la conservazione e la guarentigia di essa rimangono a carico dello spossessato?

Veruna disposizione intanto della Convenzione del 10 marzo 1873 ammette di cosiffatte anomalie; e sebbene l'esame di essa e della relativa Appendice dell'11 giugno stesso anno; richiami anche troppo alla mente un'antica favola, che dai tempi di Esopo è famosa nel mondo; non si potrebbe — senza mancare della dovuta considerazione ai rispettabili Autori di detta Convenzione — anche solamente immaginare, che Essi abbiano potuto volere o consentire a dei patti cotanto insoliti, e — ci sia permesso il dirlo — così impossibili.

I zelanti Ufficiali del Ministero, hanno tentato in occasione dell'accesso in luogo dei Signori Periti, di difendere la legalità e l'efficacia delle contrastate Appendici, mettendo innanzi: che la collaudazione che veniva com-

messa alla Commissione Governativa di Ricognizione, non poteva ritenersi perfetta, finchè i relativi Verbali non fossero stati approvati dal Ministero; e che questa approvazione non essendo per anco intervenuta quando avvenivano i fatti che hanno data materia alle sopradette Appendici, queste si avevano a considerare come parte integrale dei precedenti Verbali. — Ma che si sappia, codesta formale approvazione Ministeriale dei primi atti di Collaudo non è avvenuta anche ora; e nessuno potendo costringere il Ministero ad impartirla, si pretenderebbe con ciò di prostrarre le responsabilità dell'Impresa all'infinito? — Ma da qual parte della Convenzione del 10 marzo 1873 e della relativa Appendice, si ricava la prescrizione o un'accenno indiretto e lontano, o una riserva comechessia, di codesta approvazione?

Qualunque sia il titolo che loro si volle dare; la Convenzione e l'Appendice prementovate, costituiscono un vero e formale Compromesso fra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici da una parte, e la Società Vitali, Charles, Picard e C. dall'altra; nè alcuna disposizione se ne può togliere da quelle che vi sono stipulate; nè alcuna aggiungere o sotto intendere, che non vi sia esplicitamente espressa.

Ma quando pure fosse possibile il disputare intorno alla pretesa ed inammessibile necessità della sopra detta approvazione Ministeriale; chi potrebbe contestare il fatto

della immediata presa di possesso da parte del Ministero delle diverse Sezioni coi loro accessori a mano a mano che ne era compiuta la Ricognizione? - E quando pure ne facesse mestieri, non basterebbe questo solo fatto a provare l' illegalità , e l' inefficacia delle sovraccitate Appendici ?

Nè qui si arrestano i motivi delle affermate illegalità ed inefficacia di dette Appendici , dovendosi per dipiù notare che se : la redazione dei relativi Verbali è opera della Commissione di Collaudo ; non Le appartengono però nè le ricognizioni che ne formano il tema, nè conseguentemente i giudizi che vi sono espressi : essendosi invece a questi effetti prevalsa dell' opera individuale ed esclusiva dell' ingegnere Capo-Sezione Governativo Signor Giuseppe Pelleri, per la Sezione Reggio—Assi ; e di quella dell' Ufficio Tecnico speciale di Messina per le Linee Catania—Siracusa e Catania—Leonforte.

Se un tal fatto sia regolare ; se esso sia soprattutto conforme al testo chiaro e preciso dell'artic. 1 della Convenzione 10 marzo 1873 il quale dispone , che alla ricognizione generale dei Lavori sarebbesi proceduto *da una Commissione Governativa* ; e che *a questa* avrebbe spettato di determinare le quantità e l'ammontare delle opere necessarie alla ultimazione delle singole Sezioni ferroviarie, non ci sembra che faccia d'uopo il dimostrare il contrario ; ma pare a noi, che quando altri motivi non esistessero a comprovarle, questo solo fatto sarebbe sufficien-

te a determinare l' illegalità e l' inefficacia delle Appendici prericordate.

Del resto tutto quello che abbiamo osservato intorno a codeste Appendici può anche riputarsi superfluo, dacchè sul nessun valore delle medesime hanno implicitamente pronunciato gli Arbitri; quando nella loro Sentenza, dopo di avere ricordate le disposizioni della Convenzione del 10 marzo 1873, dichiaravano: che „ Queste nuove disposizioni hanno per conseguenza naturale e logica, che la „ responsabilità accennata nell' artic. 18 (del Capitolato „ speciale), invece di durare indistintamente fino alla „ definitiva collaudazione ed accettazione di tutte le linee, debba invece durare *ripartitamente per ciascuna Sezione fino al compimento della rispettiva sua ricognizione ed al conseguente possesso preso dall' Amministrazione*, altrimenti non sarebbe più vero che la ricognizione medesima avesse gli effetti del finale Collaudo, nè sarebbe equo che dovesse continuare la responsabilità dell' Impresa dopo che l' Amministrazione avesse preso il possesso di ciascuna Sezione „ (1)

Linea Palermo-Lercara.

Al completo esaurimento del compito che ci siamo proposti, non rimane che il riassunto di alcune nostre osservazioni, relativamente alla Linea da Palermo a Lercara; e nell'adempiervi saremo brevissimi; chè per la se-

(1) Sentenza Arbitrale, pag. 53.

zione da Palermo a Termini, i di cui lavori sono stati eseguiti da altri che dalla Società Vitali, Charles, Picard e C., precedentemente alla Convenzione 20 giugno-30 Agosto 1868; che a questa data già si trovava da assai tempo in esercizio; ed alla quale come nessuna somma era stata attribuita nella Perizia Jullien, così verun corrispettivo era stato computato per essa nel prezzo del cottimo; noi non potremmo che affaticare inutilmente la cortese attenzione dei Signori Periti, colla pura ripetizione in ordine a questa Sezione di ciò, che intorno a quella di Reggio—Lazzaro già ci è occorso di notare; e rispetto alla sezione da Termini a Lercara per quanto le questioni che la concernano sieno importanti e gravi molto; esse presentano però tutte tali un' identità ed una schiettezza d' indole, che non fa bisogno di un lungo discorso ad un conveniente loro svolgimento.

Sia le pretese del Governo, sia le domande dell' Impresa relative a questa sezione, ripetono infatti un' unica e medesima cagione, che consiste nell' instabilità del suolo e nei conseguenti avvallamenti di terreno: i quali, se per la linea da Catania a Siracusa hanno potuto dagli stessi Rappresentanti del Governo essere chiamati *spaventevoli*; se in quella da Catania Leonforte si sono mostrati anche più formidabili; per questa Sezione non si saprebbero con quale vocabolo qualificare, tanto essi sono imponenti e sono riesciti finora indomabili.

1^a Sezione. Palermo-
Termini.

2^a Sez. Termini-
Lercara.

Qui è tutto un caso di forza maggiore da un capo all'altro della Sezione: e se l'ispezione dei luoghi non bastasse a dimostrarlo; verrebbero in aiuto a provarlo i giudizi della Commissione Governativa di Collaudo (1); le ripetute delegazioni di distinti Ingegneri per avvisarne al riparo; -- i consigli straordinari, cui il Ministero ha fatto all'uopo ricorso (2); -- e per ultimo le solenni e gravi dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici al Parlamento (3).

A trionfare di codesto caso di forza maggiore si sono invano esercitati la Società V. E., l'Impresa, ed il Governo, ma sempre inutilmente; nè fu più fortunata la Commissione Governativa di Ricognizione: chè anzi gli espedienti e i ripari da lei proposti, o vennero tralasciati prima di sperimentarli, perchè riputati inefficaci; o se in qualche parte sono stati applicati, lo furono di regola con tali e tante aggiunte o modificazioni da non essere più quelli.

(1) Atti della Commissione Governativa di Ricognizione e Collaudo. — Volume azzurro pag. 359, 360, 366, 369.

(2) Missione dell'Ingegnere dei ponti e strade di Francia, cavalier Siben.

(3) « . . . Questo è un problema difficile, ed infatti non ho trovato ancora un Ingegnere che abbia risolta la questione circa ciò che bisognerà fare nella frana di Fiaccati . . . ».

Tornata del 12 marzo 1875 della Camera dei Deputati.

E questo fatto, del quale i Signori Periti hanno potuto raccogliere le prove ed acquistarne la certezza nella loro ispezione, ci porta a trattare l'argomento per il quale abbiamo precedentemente anche presa riserva, delle deviazioni, delle aggiunte e delle variazioni dalle prescrizioni della Commissione prelodata, che il Governo si è permesso e tutt'ora si fa lecite, nell'eseguimento dei lavori, che la Medesima aveva riputati necessari all'ultimazione delle singole Sezioni ferroviarie contemplate dalla Convenzione 20 giugno -- 30 agosto 1868.

Se come l'abbiamo definita, -- nè alcuno ci potrà contraddire, -- la Convenzione del 10 marzo 1873 costituisce un vero e formale Compromesso fra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici, e la Società Vitali, Charles, Picard; e Comp.; se in detta Convenzione era pattuito; -- che il determinare *le quantità e l'ammontare* delle opere necessarie alla ultimazione delle sopradette Sezioni ferroviarie, *spetterebbe alla Commissione di Ricognizione* (art. 1) -- che l'Amministrazione dei Lavori Pubblici prendendo possesso delle Sezioni stesse, farebbe eseguire in quel modo che stimerebbe più conveniente ed opportuno, in luogo e vece della Società, ma senza alcun pregiudizio delle rispettive ragioni, *i lavori indicati dalla Commissione Governativa* (art. 3), meno che per quelli relativi ai ponti a doppia via, la cui esecuzione continuerebbe a rimanere sospesa fino a che non fosse decisa la questione circa la compe-

Deviazioni nell'attuazione dei Lavori dalle prescrizioni della Commissione di Ricognizione.

tenza della relativa spesa (art. 4), che tutte le controversie fra l'Amministrazione e la Società sarebbero decise in prima istanza da un Collegio di Arbitri (art. 12), e che promosso senza ritardo il giudizio di Questi sulla competenza delle spese dei ponti definitivi e dei ponti a doppia via, le altre controversie sarebbero sottoposte al giudizio Arbitrale *non appena compiuta la Ricognizione generale di tutte le Sezioni*, e presentati che fossero gli atti finali *della Commissione Governativa* (art. 13); necessariamente ne consegue: che salvo il ricorso agli Arbitri circa la competenza della relativa spesa, le sole opere che avrebbero potuto far carico all'Impresa, sarebbero state quelle, che *nelle quantità dalla medesima determinate* la Commissione di Ricognizione avrebbe giudicate necessarie alla ultimazione delle singole Sezioni; e che il Ministero, sia ommettendo l'esecuzione delle predette opere; sia alterandone nella loro attuazione *la quantità*, e deviandone dalle disposizioni stabilite dalla Commissione prelodata; o veniva a riconoscere l'inopportunità delle suddette opere, o rinunciava al diritto di esserne accreditato.

Nè l'Appendice aggiunta l' 11 giugno stesso anno alla Convenzione del 10 marzo 1873, ha punto modificati i patti preriferiti, e pregiudicate le legittime conseguenze che ne derivano; giacchè se all'art. A. di detta Appendice si legge: che „ per togliere ogni dubbio nel significato e sugli effetti della Convenzione anzidetta, resta „ inteso e spiegato che *i prezzi delle opere da eseguirsi,*

„ i quali dovranno determinarsi *dalla Commissione Gover-*
„ *nativa* giusta l' articolo 1° della Convenzione stessa, non
„ avranno altro effetto tranne quello di fissare le somme
„ che saranno poste a disposizione dell' Amministrazione
„ *per la esecuzione di dette opere in conformità dell' art.*
„ 3, e per la restituzione da farsi alla Impresa come è
„ previsto dall' art. 10 , e conseguentemente non costitui-
„ ranno una norma e misura invariabile anche per la li-
„ quidazione finale delle ragioni rispettive di dare e di a-
„ vere tra l' Impresa ed il Governo, ma resterà sempre
„ aperta la via a quei compensi in più od in meno che
„ risultassero dovuti in base della spesa effettiva che ver-
„ rà fatta dal Governo per i lavori che l' Amministrazione
„ farà eseguire *a termini della Convenzione stessa . . .* „;
veruna modificazione è arrecata, od alcuna riserva è presa
in detta Appendice sia rispetto *alle quantità* che sarebbe-
ro state determinate dalla Commissione , sia relativamen-
te al sistema ed ai particolari delle opere che dalla me-
desima sarebbero state giudicate necessarie all' ultimazio-
ne delle singole sezioni.

Intanto veruna menzione è fatta nella Convenzione e
nell' Appendice precitate , di altre ingerenze nella deter-
minazione *della quantità e dell' ammontare* delle opere che
fossero per avventura da eseguirsi, al disopra o all' in-
fuori di quella della Commissione di ricognizione; epper-
ciò noi portiamo avviso che il Ministero faceva opera ,
forse in opposizione alla Convenzione ed all' Appendice

predette , e certamente inutile , quando promoveva sia dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici , sia dal Consiglio di Stato , dei Pareri — sempre rispettabili — , ma nel caso impotenti a modificare menomamente una condizione di cose egualmente imposta al Governo che all' Impresa , da un formale atto di Compromesso intervenuto fra loro.

Riserbato quindi ai Sig. Arbitri il decidere cui debbano far carico le spese derivanti dall' esecuzione delle opere che la Commissione di Ricognizione riputava necessarie all' ultimazione delle singole Sezioni ferroviarie contemplate nella Convenzione del 10 marzo 1873 : e ciò nelle precise quantità e forme proposte da detta Commissione ; l' Impresa indipendentemente e senza pregiudizio degli altri motivi che la assolvono — non può tenersi in verun caso obbligata , nè per questa sezione da Termini a Lercara , nè per tutte le altre precedentemente discorse, al risarcimento al Governo di alcuna spesa per quelle opere , o già eseguite , o da eseguire , le quali non sieno state mantenute o non siensi per mantenere esattamente nelle quantità e nelle forme determinate dalla stessa Commissione—.

Pretese del Governo
e domande dell' Impresa.

Come già venne accennato , le domande dell' Impresa relative a questa Sezione Termini-Lercara non hanno origine diversa , che le pretese del Governo, e così le une che le altre la ripetono dalla fenomenale instabilità del suolo , e dai giganteschi avvallamenti di terreno , che in

questa Sezione si sono incontrati o si ebbero a contrastare: onde è che quelle medesime considerazioni che si sono superiormente recate a difendere l'Impresa dalle pretese del Governo; si possono addurre e si richiamano, a giustificazione ed a sostegno di dette domande; le quali hanno per sè la terribile realtà dei fatti, nè ad esse manca già fin d'ora l'autorevole appoggio delle Sentenze (1).

E come alle considerazioni che ci è sembrato opportuno di svolgere, non abbiamo altrove cercato fondamento che nella realtà dei fatti e nell'autorità delle Sentenze; così nel congedarle, nulla ci rende più confidenti di un favorevole accoglimento delle medesime, che la nostra robusta fede nella scienza, nella pratica e nella penetrazione degli Egregi Signori Periti.

Firenze 15 Novembre 1876.

L'INGEGNERE

Spurgazzi

(1) Sentenza Arbitrale, pag. 57. 59. 107. 109.

